

54

Esta expresión debería simbolizar una primavera feliz para el mundo. Pero no ocurrirá ello mientras los hombres aprovechen tan mal sus inteligencias.

el auto uruguayo

Año XXV - N.º 286 — OCTUBRE DE 1941

Serra

PROFESIONALES

Dr. MARIO RIUS
Oídos, Nariz y Garganta - Cirugía de boca y Cuello. - Consultas de 14 a 17, todos los días menos sábados. - Teléfono: 4 72 62
Boulevard Artigas 1507 y Carapé

Dr. BARTOLOME VIGNALE
Piel y Sífilis - Consultas de 16 a 18, todos los días, menos sábados
18 de Julio 1323, primer piso

Dr. MIGUEL E. FOURCADE
OCULISTA
Consultas de 12 y 30 a 14 y 30, Lunes, Miércoles y Viernes
Guayabos 1511, primer piso

Dr. WALTER SUIFFET
MEDICO CIRUJANO
Consultas: Lunes, miércoles y viernes de 16 a 17 horas. - Teléfono: 8 24 66
Río Branco Nº 1235

Dr. JULIO A. SUIFFET
DENTISTA
Consultas de 10 a 12 y de 14 a 18, todos los días menos sábados, de tarde
Río Branco Nº 1235

Dr. RAUL A. SUIFFET
DENTISTA
Consultas de 10 a 12 y de 15 a 19, todos los días menos sábados de tarde
Angel Salvo 11 (casi Agraciada)

Dr. LUIS CARLOS TAMMARO
DENTISTA
Consultas de 10 a 12 y de 15 a 19, todos los días menos sábados de tarde
Soriano, 1273

Dr. HORACIO PEIRANO
DENTISTA
Consultas de 14 a 20, todos los días hábiles
Suipacha 1886

ENRIQUE MASCHERONI
DENTISTA
Consultas todos los días de 14 a 20
8 de Octubre 2761, Dep. 4

ACADEMIA SUPERIOR DE COMERCIO "RODO"
Bonificación de 20 o|o para socios e hijos

JUANA A. TIPA
PARTERA
Consultas todos los días de 15 a 19
General Flores, 4943

MARIA ELECTRA SCKENZERO
PARTERA
Consultas todos los días
Rivera 3539

MARIA ZUNINO DE SORRENTINO
PARTERA
Cuchilla Grande 4638 (Piedras Blancas)
(Parada del 17)

MAGDALENA CLAVERIE DE MENDEZ
PARTERA
Consultas todos los días
Médanos 980

DOLORES MILAN DE QUESADA
PARTERA
Francisco Llambí 1394

MARIA C. CHAPARRO DE PORTO
PARTERA
Canelones 1381

Dr. M. GONZALEZ COGOLLUDO
LABORATORIO DE ANALISIS CLINICOS
De 9 a 10 y de 15 a 18 horas
26 de Marzo 1153

EULALIA YANNIZELLI
MASAJISTA
Consultas todos los días
Bartolito Mitre 2687

VALENTIN VIDAL
PEDICURO
Con autorización del Ministerio de Salud Pública
Atiende llamados por UTE 2 66 63

JULIO A. ODDO
ESCRIBANO
Consultas todos los días hábiles **de 10 a 12**
25 de Mayo 555, piso 5º

JUAN C. MUSSIO BARRETO
ESCIRBANO
Sarandí 363

PEDRO J. SARALEGUI
ESCRIBANO
Consultas todos los días hábiles de 10 a 12 y de 14 a 17
25 de Mayo 511, Piso 1º

EUGENIO TANCREDI (hijo)
ESCRIBANO
Estudio: **25 de Mayo 555 — 1.er Piso A.**
Teléfono: 9 00 44
Todos los días de 9 1|2 a 11 1|2 y de 15 a 16

Dr. GONZALO CORDERO
ABOGADO
Consultas de 14 a 17, Sábados de 11 a 12 y 30 y en la sede social del 16 al último día de cada mes, de 16 a las 17 horas
U.T.E. 8 61 86 **Ibicui 1219**

Dr. JORGE CARVE GURMENDEZ
ABOGADO
Consultas en su estudio todos los días de 16 a 18 horas y en la sede social del 1º al 15 de cada mes de 9 a 10 horas.
25 de Mayo, 467 (cuarto piso)
Teléfono: 8 32 95

MARTINEZ OLIVA
CASA DE OPTICA
Uruguay, 1164

JUAN VIDAL BALLESTEROS
Laboratorio de Análisis Clínicos
Guayabos, 1666

LABORATORIO DE ANALISIS CLINICOS
Director: PABLO A. PITTAMIGLIO
Teléfono: 4 54 44 **Justicia Nº 2029**

R. FIGOLI y J. CASANOVA
MASAJISTAS
Teléfono: 4 45 44 **Palmar Nº 2166**

FARMACIA "SAN JUAN"
Av. 8 de Octubre 4199 y Villagrán
U. T. E. 40 12 72
Otorga a los socios y sus familiares 10 y 15 por ciento de descuento en sus compras

---

FOTO SILVA
Avd. Gral. Rondeau, 1509
Teléfono: 8 35 19

FOTO MOLL — Agraciada 4105
Descuento 10 por ciento a los socios del Centro

El auto uruguayo

EDITADO POR EL

CENTRO PROTECCION CHOFERES de MONTEVIDEO

(ORGANO OFICIAL)

REDACTOR CRISTOBAL D. OTERO

DIRECCION Y ADMINISTRACION: SORIANO 1227. U.T.E. 8.60.60 - 8.24.68

Sr. Director de Escuela:

SEÑORA DIRECTORA:

Ustedes debían enseñar a los niños a andar por la calle. Salen de la e cuela como locos, corren, atropellan, pasan por entre los automóviles como si éstos tuviesen conciencia de su ignorancia o su torpeza.

Sabemos que u tedes lo fían todo a la pericia de los conductores y a la acción, contra éstos, de los in pectores de tránsito. Sabemos que hacen confiados a los niños, de tal manera, que no dependen de ellos sino de los demás.

Y eso es peligrosísimo, señore !

La población escolar cree en ustedes, en su saber, su valer y autoridad; y los obedece. ¿Por qué no aprovechar esta circunstancia para aleccionarles contra el peligro?

No siempre un vehículo motorizado depende de su conductor. Hay circun tancias que lo independizan de él. Por ejemplo: la humedad del pavimento, una cáscara de banana bajo la rueda en el momento de frenar, la rotura del propio freno...

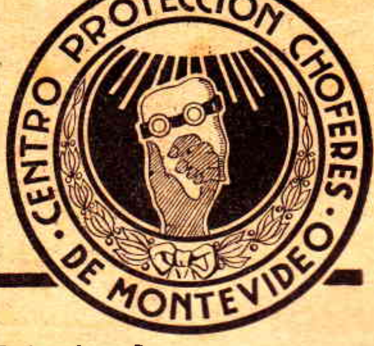
¡Y en estos casos, señores, corre peligro la vida de los niños que andan atropelladamente por entre el rárrago de vehículos en marcha!

Cinco minutos de lección sobre el caso, antes de salir a la calle, serían suficientes.

Hagan ustedes ésto todos los días y se habrán colocado a la altura de un problema importante.

¡Lo esperamos, señores!

OCTUBRE DE 1941



AÑO XXV

Nº 286

COMISION DE PERIODISMO (RESPONSABLE)

Celiar T. León, Esteban Noriega, Emiliano Travieso, Nicolás Farías, Juan Rodríguez Quintana, L. E. Cardozo, L. Gedo Sandor, L. Risso y R. Escanzana.

El Hambre

Podríamos referirnos al hambre solamente. En cualquier parte que se sufra, hará enfermos, depauperados, tuberculosos. Y otra cosa no menos mala: enflaquecerá el espíritu anulándolo para las protestas que encumbran al hombre.

Se suele decir que lo que los hombres no logran por el cerebro, lo alcanzan por el estómago. Es decir, que si por medio de la inteligencia y el buen sentido no se es capaz de protestar, exigir, etc. cuando el estómago está bien alimentado, éste si impone e impone la protesta cuando lo obliga el hambre.

Es que se olvidan, quienes esto afirman, que el hambre anula las mejores facultades del hombre. Lo ablanda y entrega totalmente a veces. A extremos en que aparece como un guiñapo miserable detrás de un pedazo de pan...

España es acaso el lugar del mundo donde el hambre es mayor. En estos instantes se caen los hombres, la mujeres y los niños —¡también los niños!— en plena calle. Y no lo dicen los enemigos del régimen allí imperante; no es cosa deliberadamente exagerada para desprestigiar a quienes han logrado la victoria sobre la República. No. Los propios falangistas, católicos, etc. lo declaran, así como declaran cual es el estado de miseria general que asola a Iberia.

No hace mucho decía el Director de Sanidad de Madrid en una conferencia, que, a consecuencia de la miseria, había sólo en Madrid 300.000 personas cargadas de piojos. Es horripilante la cifra y, sobre todo, la noticia ataca el buen gusto y se sienten deseos de no escribirla. Pero enseguida viene el porqué de aquél estado: en Madrid, como en las demás ciudades y pueblos de alguna importancia de España, no hay jabón; si lo hubiera, no tienen las gentes humildes con qué comprarlo dado el elevadísimo precio que se debe pagar por él; las ropas son no menos viejas que escasas y rotas; y en este estado general, hacen los piojos y otras alimañas la multiplicación a sus anchas...

Pero además, el órgano oficial de los jóvenes católicos de Madrid, ("Indice") dijo hace muy pocos días que sólo en un barrio populoso de la capital española, había más de treinta mil niños en estado de tremenda miseria. Citamos estas dos afirmaciones, por venir de representantes del régimen falangista y católico y ser, por consiguiente, insospechables de parcialidad contra el Gobierno.

Cualquier español que reciba carta de su familia desde España, sabe que esto es un enorme retaceo de la verdad. Esta es mucho más tremenda. Por eso se pide cualquier cosa: hilos, agujas, botones, conservas, ropa vieja. Recalcamos: ropa vieja y no nueva; porque ésta les es quitada —dicen muchas cartas— por los propios funcionarios públicos, necesitados también de indumentaria y alimentos. ¿Qué tienen pues de nuevo para quienes reciben cartas de España, estas corroboraciones —muy achicadas, claro está— por parte de los propios gobernantes?

Y hay otra comprobación de mayor entidad todavía. A España fué nada menos que el Dr. Alexis Carrel, autor del magnífico libro "¿El hombre? Una incógnita", nada más que a estudiar, para nuevos libros, los efectos del hambre en los cuerpos y los espíritus. Va como estudioso, como hombre de ciencia, como filósofo. Y toma apuntes de los que él mismo sufre porque se sobreponen a su calidad de investigador para golpearle el temperamento con su patetismo brutal. Así como los estudiantes van a las Morgues para estudiar sobre cadáveres, allí donde se les tiene provisión abundante, fué Carrel a España donde hay material de sobra para sus estudios.

Con el Dr. Carrel, fué, entre otros muchos estudiosos y humanistas, James

en España

Wood Johson, que había pertenecido al Cuerpo de Voluntarios de Ambulancias enviado por los Estados Unidos a Francia. ¡Cuántas cosas apretaron el corazón de este hombre, en España! De éste y los otros que han ido allí con el mismo fin, desde luego. Pero Wood las ha escrito en un "diario" del que se han publicado algunas páginas en América, una de las cuales hemos reproducido en el núm. anterior de EL AUTO URUGUAYO.

Sabía de la gran miseria reinante, estaba enterado del desastroso estado físico de muchas gentes en los lugares de más densa población, no ignoraba cuánto trabajo costaba a los hombres sostenerse agarrados a la vida. Pero aún sabiendo todo ésto, tropezó con una realidad que sus previsiones estaban muy lejos de suponer.

Se hizo acompañar por una persona adscrita al llamado Auxilio Social (que maldito lo que puede hacer para estar de acuerdo con el título) y fué de barrio en barrio, de casa en casa, de grupo en grupo. Y en todas partes el mismo espectáculo: los cuerpos, a fuerza de alimentarse de sí mismos, estaban anémicos, tuberculosos, al borde de la muerte. Los espíritus era lo único que demostraba un poco de vida. Esta se había refugiado en ellos para no desaparecer. La solidaridad aparecía a su paso frecuentemente. Allí donde él dejaba una ayuda a quien estimaba más necesitado, veía que aquélla era de inmediato repartida para que otros pudieran entretener su hambre...

Sus relatos sobre los niños hambrientos, los ojos brillantes, las caras pálidas, las manos en alto implorando una migaja, la fruición frente al sereno hervor de una marmita con patatas, son de lo más conmovedores. No se pueden leer sin que estalle la compasión seguida de violentísima protesta. Una protesta que se extiende para las equivocadas corrientes de la civilización, para las inversiones del progreso, para el crimen de los conculcamientos, para las traiciones contra la libertad y la justicia, para las marchas hacia el pasado.

¿Qué será de las futuras generaciones enraizadas en este putrílago que dejó la guerra? ¿De qué manera se curarán del odio y el espíritu de venganza que el recuerdo les renovará constantemente? ¿Cómo podrán ponerse a tono con las necesidades del bienentendido progreso que reclama el actual grado de la cultura universal?

Son éstas preguntas muy difíciles de contestar. Harán mucho los filósofos; todos los humanistas sembrarán propósitos de paz duradera: los obreros, desde sus organizaciones específicas, continuarán adoctrinando en favor de la solidaridad social y para la vuelta a un estado de entendimiento que permita una estructura más justa, más aproximada a la perfección. Pero conspirarán contra los éxitos respectivos, un clericalismo ultramontano y cerril; una "nobleza" sedienta de regresión y predominio; un acervo bibliotecario que pugnará por torcer el curso de la Historia; unos recuerdos que reavivarán heridas y gritarán toda la indignación que de ellas se levanta...

He ahí las consecuencias de un acto impremeditado, con raíces medioevales y propósitos de exterminio para las ideas nuevas, para la insaciable ansia de elevación, en los mejores aspectos del vocablo!

Una sóla cosa mantiene nuestra esperanza: el espíritu de libertad de mil modos manifestado, que trabajará para quitar del camino todas las piedras berroqueñas conque el pasado se opone al paso triunfante del Futuro.

El Racionamiento de la Nafta

Empezaremos por reconocer que la Comisión Especial encargada de solucionar el problema de la nafta, ha obrado con la mejor de las intenciones. Sus acuerdos tienen, indudablemente, el propósito de repartir equitativamente el poco combustible de que se puede disponer en estos momentos. Y lo han logrado en algunos aspectos.

Al leer los artículos del decreto parece que están tenidos en cuenta todos los aspectos del automovilismo nacional y las respectivas esferas en que él actúa; pero apenas se adentra el observador en todos y cada uno, se le van presentando defectos de diverso valor, algunos de ellos indudablemente graves.

No se nos escapa que en ésto como en todo, nota cada uno lo que le toca de más cerca. Pero procuraremos ponernos por encima de intereses personales para señalar los de tipo social que se desprenden de los defectos a que nos hemos referido.

Los ómnibus sufren —o van a sufrir— un pequeño descuento en el promedio de combustible que hasta ahora necesitaban. Se ha procurado que no faltaran estos vehículos en el importante servicio que prestan al público, lo que nos parece perfectamente ajustado a una necesidad social. Ese pequeño porcentaje va a influír muy poco en la normalidad del servicio y, aunque obligara al retiro de algunos ómnibus por línea, no importaría mayormente ya que, dejándolos todos en las horas de mayor movimiento de pasajeros, éstos no van a notar la diferencia o la notarán muy escasamente. Quedaría por averiguar todavía si a consecuencia de estas horas forzadas de suspensión del servicio, quedarían algunos obreros sin trabajo. Pero no nos metemos en las conjeturas que el caso despierta, en virtud de tener la seguridad de que los dueños de ómnibus, la CUTCSA, no perjudicarán a sus servidores por una culpa agena a ellos, por un hecho que le dan los acontecimientos mundiales del momento y que, además no mermará —por ahora al menos— sus entradas habituales. Aquí pues, no ocasiona daño mayor el racionamiento.

En lo referente a los automóviles de alquiler, ya es otra cosa. Estos vehículos, si no logran mayor cantidad de nafta que la señalada en el decreto de racionamiento, van a dejar sin trabajo, casi inevitablemente, alrededor de quinientos choferes que viven de ellos: los llamados peones o NOCHEROS. El combustible que se les otorgará por decreto, alcanzará apenas para el trabajo que pueden atender los propietarios directamente. Los señores integrantes de la Comisión, debieron fijarse en el siguiente detalle importantísimo: cuando falte nafta para las necesidades corrientes de muchos propietarios de automóviles, aquéllos correrán a ocupar taxímetros. Por consiguiente, el servicio que estos vehículos prestan, ha de hacerse más necesario cuanto más escasee el combustible en los demás aspectos de su utilización. No mencionamos la proximidad de la época de turismo porque aquí son utilizados especialmente para cuestiones exclusivamente de recreo, las que pueden no tener importancia especial. Aunque no debe olvidarse de lo que el turismo importa para la economía nacional, en el orden individual y en el colectivo.

Por la gente que dejarán sin trabajo, por la imposibilidad de prestar los servicios que le son correspondientes, porque la inmensa mayoría de los automóviles de alquiler son nuevos y sus propietarios están pagando a los bancos enormes sumas mensuales por ellos, estimamos que aquí se debió ver el problema de una manera especial...

La maquinaria agrícola entendemos que puede atender las necesidades a que está destinada, aún con la reducción que se le ha aplicado. Porque aquí hay un recurso del cual se puede echar mano inmediata y fácilmente en casi todas partes: la tracción a sangre, que todos los colonos y chacareros usaban hasta hace muy poco tiempo y de la que no se pueden haber desprendido por formar ella una de las principales características de nuestro campo.

Con los camioneros puede ocurrir lo mismo, en un aspecto: cuando los camiones pertenecen a comercios, industrias o empresas de transporte que suelen utilizar alternativamente la tracción mecánica y la tracción a sangre. Pero los modestos propietarios de camiones que viven de pequeños fletes y "changas"; que tienen en su vehículo una herramienta de trabajo; que ganan lo indispensable para mantener el vehículo y mantenerse ellos y sus familias; que no tienen otra cosa de que echar mano en defensa de lo uno y lo otro, éstos deberían disfrutar del combustible en la misma forma que durante el año 1940. No sería parcialidad en contra de nadie ya que, como hemos visto, los demás comercios e industrias, funcionarían sin interrupción y con la sola molestia de una mayor lentitud en sus respectivas necesidades de transporte. Resulta claro pues que, los pequeños propietarios (de un camioncito), resultan aquí seriamente perjudicados.

Y pasemos ahora a los particulares. Aquí se ha tenido en cuenta solamente los tipos de coche. Más concretamente: su fuerza. Para los de me-

ESPIGANDO EN LAS ACTAS

La guerra ha hecho sentir sus consecuencias ya en nuestro Centro. Primero, el encarecimiento de los materiales, por el cual fué detenida la gestión sobre la reforma del local social (ahora está otra vez trabajando la Comisión respectiva). Después, fué la escasez de nafta, lo que, por amenazar dejar sin trabajo a muchos profesionales del volante, motivó una gestión nuestra que está en pie en estos momentos, sin que se sepa cual será su resultado. Y, en otro orden de cosas menos importante, vino a repercutir la guerra también en la sección Baños. ¿Cómo? De dos modos distintos. Primero, dejándonos casi sin carbón. Y después, cuando aquél había vuelto a llenar las necesidades de la sección, se descompuso la caldera...

Se llamó a técnicos para que la arreglaran, estudiaron el problema, hallaron la falla y no la pudieron arreglar con la eficacia necesaria dado que no venían, a consecuencia de la guerra, repuestos de la fábrica. Se le pusieron nacionales, no dieron resultado y es éste el momento en que continúan las pruebas y los estudios para dejar ese aspecto de los beneficios de los socios en conveniente funcionamiento. Tenemos esperanza de que pronto se ha de arreglar como corresponde.

SEGUNDO CONGRESO DE CROFERES DE AMERICA

He aquí otra cosa que motiva sostenidos estudios y preocupaciones por parte de las autoridades de nuestro Centro. Desde que fué llevado a efecto el de Buenos Aires, se ha andado mucho en el sentido que él señaló. Se preparaba todo para que fuese en Chile el segundo y, cuando se acercaba la fecha de realización, se supo que no era posible a los compañeros de aquel país tomar a su cargo el asunto. Fueron cambiadas notas luego entre los Centros de Choferes de varias localidades y paísese y se llegó a establecer que el Segundo Congreso tendrá lugar en Montevideo, en fecha que todavía no se ha fijado pero que, seguramente, no pasará del primer semestre de 1942.

Se tiene el deseo de que sea antes. Los camarades que han intervenido en los preparativos, desean que se estudien prontamente en la reunión interacional, los diversos problemas que piensan presentar. Está bien, ya que todo lo andado lleva el propósito de unir inteligencias y voluntades para poner de acuerdo a los trabajadores del volante por encima de todos los impedimentos. Pero, aunque todos piensan así y ya que se han sufrido algunos tropiezos en virtud del cambio de sede, conviene dar el tiempo necesario a los preparativos para borrar toda posibilidad de fracaso.

En el Congreso anterior, se resolvió que seis meses antes de la realización del segundo, deberían ser pasados todos los documentos al lugar en que se va a llevar a efecto. Nuestro Centro fué autorizado por su Asamblea, el día 29 de Agosto ppdo. Es desde esa fecha que se puede urgir los preparativos para acentuar la seguridad de éxito.

Estamos seguros de representar a todos los choferes del Uruguay, cuando manifestamos nuestro contento por el hecho de que sea Montevideo la sede del Segundo Congreso de Choferes de América, en el que

---

nor potencia, hasta 90 litros; para los de más HP hasta 150. No se pensó en el servicio que iban a prestar, ni si se quedarían hombres sin trabajo en alguno casos. Se debió estudiar el asunto desde el punto de vista del servicio y de las personas utilizadas con tal fin. Quien sólo utiliza su automóvil para pasear, por ejemplo, y lo maneja él mismo, bien puede arreglarse con menor cantidad de combustible, dejándolo para cuando el paseo le sea más necesario. A quien tiene choferes a su servicio, se le debe dar una cantidad suficiente como para que el servicio de aquellos justifique el sueldo que se le paga. Quitarle nafta al extremo de que el chofer sea innecesario o pueda ser sustitído por cualquiera de la familia que sepa manejar, es dejar a aquél en la calle y a sus hijos bajo la amenaza de la miseria. Sabemos de muchos choferes particulares que están con la espada de Damocles sobre el cuello. Se les dice más o menos, lo siguiente: —"Consígame nafta, sino, ¿para qué quiero coche?" Y van los choferes de tanque en tanque, de garage en garage, solicitando unos litros para no quedarse sin trabajo...

¿Pensaron en ésto los señores de la Comisión Especial? Indudablemente no. Son cosas que se escapan cuando no se las tiene etre manos, cuando no se está cerca de los respectivos problemas.

Aquí, al lado del decreto de racionamiento, si no fuera posible hacerlo de modo que contemple todas las necesidades, debería intervenir la legislación social y prevenir contra despidos injustos tras los cuales está inevitablemente, el hambre con su tremenda secuela cuyas características no hay necesidad de señalar.

Quedan otros aspectos que merecen un breve estudio por nuestra parte, pero creemos haber mencionado los principales. Y nos detenemos aquí porque nuestro Centro ha nombrado una Comisión compuesta de hombres que trabajan con ómnibus, camiones, taxímetros, particulares, remisses, etc., para estudiar el problema y realizar ante quien corresponda, la gestión pertinente. Esperemos sus resoluciones para, sobre la base de ellas, continuar sobre este asunto.

DIFERENCIAL

se piensa echar las bases para la Confederación Americana de Choferes.

DONACIONES DE LIBROS

Ya saben los choferes cómo progresa nuestra Biblioteca, en calidad y cantidad. Saben también por qué rubros le entra el dinero que va a acrecentar su acervo constantemente. Pero hay un renglón muy importante que no se da a conocer con la frecuencia que sería justo. Unas veces para no dar muy tarde las noticias y otras, para no herir la modestia de los respectivos causantes. Es el renglón de donaciones.

Hay aquí muchas personas que concurren para la Biblioteca con los libros que han leído y, porque los estiman buenos, los traen para provecho de otros lectores. A algunos que hacen donaciones extraordinariamente importantes, se les suele pedir una fotografía para acompañarla de una nota periodística sobre el caso. No aceptan, generalmente. Cuanto más valiosa es la donación, más firme es el propósito de no figurar a consecuencia de ella.

Dejamos aquí, para todos los que ayudan el progreso de la Biblioteca social, nuestro agradecimiento a nombre de todos los socios que se benefician de ello.

Que, hay dos maneras principales de ayudar la mejoración del acervo bibliotecario: contribuir a que haya muchos y buenos libros y luego, leerlos. Sin lo uno y lo otro, no sería posible una eficaz labor de elevación cultural.

EXTRADICIONES DE REFUGIADOS ESPAÑOLES

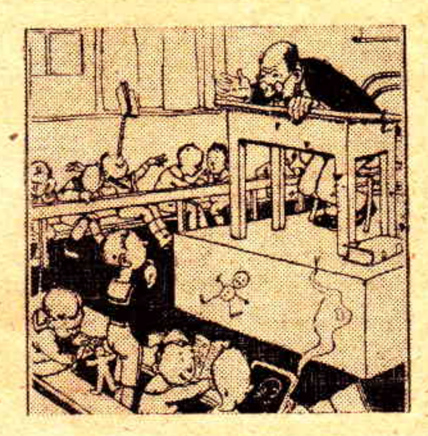
Como saben los lectores, se está haciendo desde Francia un doloroso trabajo de entrega a Franco, de elementos que habiendo luchado por la República, sólo muerte pueden hallar a su regreso a España. En todo el mundo se ha levantado un creciente clamor en favor de ellos. Se ha pedido en todos los tonos, que no se los deje salir de Francia, cuando esa salida es consecuencia de pedidos realizados por el Gobierno español. Porque ello es tanto como entregarlos a un inextinguible propósito de venganza.

Entre nosotros, tomó la iniciativa el Centro Republicano Español quien envió circulares a todos las instituciones democráticas de Montevideo y el litoral. También a nuestro Centro, cuya Comisión Directiva resolvió enviar un telegrama al jefe del Gobierno de Vichy, Monsieur Petain, rogándole detenga esa avalancha de hombres extradictados en favor de la muerte, que no otra cosa les espera en estos momentos en España.

Destacamos que no ha tomado este acuerdo la Comisión Directiva, por obediencia a ningún parcialismo político, sino para estar de acuerdo consigo misma en cuanto al espíritu humanista que debe caracterizar a todos los hombres buenos.

Una extradición en estos momentos, importa una pena de muerte. Esta, como es irreparable, están contra todo lo justo y elevado. Choca con todas las filosofías que van hacia la perfección no importa por cual camino. Salvar una vida, es ponerse donde corresponde a toda ansia superior. Y es esto lo que ha querido hacer nuestro Centro por medio de su Comisión Directiva, mediante el telegrama que motiva esta nota.

¡Es que se debe desarmar constantentemente a la muerte, para que no logre, sobre la vida, los éxitos que en estos momentos avergüenzan a la bien entendida civilización!



—Veamos, dígame el nombre de un cetáceo, el más grande... A ver, recuerda... Tu mamá, por ejemplo, ¿qué lleva en el corsé?...

—Mucho algodón, señor...

AUTOMOVILISMO

Aumentará el precio de los automóviles para 1942

SE ESTIMA QUE EL RECARGO SERA DE UN 15 POR CIENTO

LAS CAUSAS

Aunque la instalación de nuevas herramientas mecánicas en las fábricas para la producción de los modelos 1942 se simplificó muchísimo debido a que pocas modificaciones mecánicas fué posible introducir para el año próximo, la presentación pública oficial de los nuevos vehículos no será efectuada más temprano que en años anteriores.

Las acostumbradas "previews" para la prensa comenzarán a fines de este mes y continuarán hasta bastante entrado setiembre. Ford todavía está armando modelos 1941, a pesar de que el año-modelo terminó hace más de una semana. El volumen de coches montados que se consiga esta semana en las fábricas de River Rouge determinará si la compañía seguirá o no sus actividades en el modelo 1941 hasta la semana entrante.

El esfuerzo de Ford por cumplir todos los pedidos en mano antes de terminar los trabajos del modelo 1941, ha sido la causa del gran volumen de producción de la semana anterior, que llegó a 41.795. El resto provino en gran parte de Hudson y Nash, que se encuentran produciendo modelos 1942. En los demás sectores de la industria se han completado los planes para comenzar la producción del nuevo modelo, pero no se nota la actividad febril que caracterizó al comienzo del año-modelo 1941, destinado a ser el segundo en importancia de la historia de la industria.

El hecho de que la producción del modelo 1942 debe ser limitada por orden del Gobierno, probablemente tiene algo que ver en esta actitud; sin embargo, hay al mismo tiempo una notable prisa de actividades de parte de la industria automotor, que se centraliza en los trabajos para la defensa. En realidad, en muchas de las "presiews" se combinarán exhibiciones de los trabajos de armamentos de los diferentes compañías, con presentaciones de coches nuevos.

Los círculos comerciales, que están de acuerdo en que el volumen de la producción de 1942 no pasará del 50 por ciento de las 5.250.000 unidades que aproximadamente se han montado en el año-modelo que acaba de terminar, comienzan a especular sobre las listas de precios para los nuevos coches. La impresión predominante en la mayoría de los círculos es que, en general, en toda la industria se decidirá un aumento de alrededor del 15 por ciento.

Según fuentes autorizadas, este aumento se dedicaría a cubrir el alza de los impuestos y del costo de materiales y mano de obra. Algunos de los comentaristas opinan, sin embargo, que los aumentos serán modificados reduciéndose el equipo adicional que se ha convertido en "standard" en la mayoría de los modelos durante los últimos años.

Un estudio del mercado de coches usados indica cierta rigidez en los precios para los últimos modelos en algunas secciones, y se tiene la impresión de que a medida que las entregas de fábrica se reduzcan durante el año próximo, regirán precios más altos aun. Al mismo tiempo, algunos peritos señalan que el alza de precios que se pronostica para coches usados se limitará principalmente a vehículos de no más de tres años de antigüedad, excepto que se produzca una aguda escasez.

Una autoridad ha dicho días pasados que en ese caso podría esperarse que un coche de hasta dos años de antigüedad, quizá llegará a valer tanto como lo que pagó por él su primer dueño.

Las calles rotas

Se cansa de insistir. Las calles de Montevideo son, en general, buenas. Pero cuando por cualquier razón hay que levantar una parte para instalaciones de gas, aguas corrientes, luz, etc., entonces se dejan mucho tiempo a la miseria. O les queda un pozo en el que dan un salto los automóviles, o un promontorio en el que el salto es mayor. Parece que se buscara con ello mantener vivo el recuerdo de los empedrados brutos, de las huellas hondas, de los baches rompedores de elástico. . .

¿No hay un plazo máximo para el arreglo total? Debería haberlo. Y se debería vigilar a los respectivos encargados para oue lo respetaran a fin de evitar tantos perjuicios al tránsito.

A nuestra mesa de trabajo llegan quejas frecuentísimamente. Se nos señalan mil lugares en que los baches están a la orden del día. Los anotamos para señalarlos a las autoridades respectivas. Pero como son tantos, nos vemos obligados luego a hablar así en general.

Entendemos que las autoridades deben ocuparse del caso y hacer que las calles rotas sean una excepción y no la cosa corriente que padecemos.

¡Qué ya es tiempo de poder viajar tranquilos!

El coche del futuro será mucho más económico gracias a las líneas aerodinámicas

Una reducción en un 50 por ciento de la resistencia del aire significa, a 100 kilómetros por hora, — un ahorro de igual proporción en el consumo —

NUEVA YORK, agosto de 1941.

En una reunión reciente, la Sociedad de Ingenieros del Automóvil se ocupó de las posibilidades futuras de la industria y de los rasgos que seguramente caracterizarán al coche del porvenir. Los problemas relativos a la construcción de automóviles fueron discutidos desde distintos puntos de vista, tales como la comodidad de los pasajeros, la economía de combustible y la facilidad de manejo.

Una de las cosas que más preocupan por el momento a la industria del automóvil es la de hallar sucedáneos para muchos materiales que, debido al programa de rearme, han de ser cedidos ahora a las industrias de guerra. Preocupa también el perfeccionamiento de los métodos actuales para que la producción en masa pueda extenderse, con las herramientas y maquinarias de que disponen hoy las fábricas, a la industria de armas y pertrechos bélicos. Lo ideal es poder utilizar todas las maquinarias de las fábricas de automóviles y aviones de turismo para construir vehículos y aviones de guerra.

Tres anillos por pistón

Dos de los ingenieros que hicieron uso de la palabra en la reunión aludida se refirieron exclusivamente a los aspectos económicos del problema. Otros hablaron de la necesidad de estudiar con tiempo las características que deban presentar los automóviles del turismo durante el actual período de "emergencia nacional"; la economía de su funcionamiento, por ejemplo, para reducir el consumo de nafta y de aceite. En este sentido se hizo alusión a un experimento que ha demostrado que al eliminar en algunos coches uno de los cuatro aros de pistón, se logra un rendimiento de 18 kilómetros más de recorrido por cada veinte litros de nafta. Algunos motores, cuyos pistones son equipados con cuatro aros —precisamente para asegurar un consumo mínimo de aceite—, tienen un exceso de fricción en las paredes interiores de los cilindros. Al reducir a tres el número de aros, el consumo de aceite sólo aumenta en proporción mínima, y en cambio se obtiene una gran reducción en el gasto de combustible.

Se habló también de la razón de compresión. En la actualidad no se construyen motores verdaderamente "standard" con compresión mayor de 6,70 a 1. Esto, debido a que la nafta corriente no permite una compresión mayor. El problema —señalan los ingenieros— habrá de ser revisado cuando se disponga para el automovilismo de turismo, de nafta más rica que la actual.

La transmisión

Uno de los presentes en la reunión mencionada fué Mr. James C. Zeder, ingeniero especializado en carrocerías. Reveló este perito que muy pronto será presentado un nuevo tipo de cupé, de línea frontal muy baja, con extraordinarias cualidades aerodinámicas. Mr Zeder admite que este modelo no proporcionará tanta comodidad para los pasajeros como los cupés "standard" presentados últimamente en el mercado. Pero sus ventajas en lo que se refiere a su poca resistencia al aire y reducir, por tanto, el consumo de combustible, son evidentes.

Explicó este perito que una reducción de un 50 por ciento de la resistencia al aire significa —a cien kilómetros por hora— una economía de un 50 por ciento en el consumo de combustible. Demostró que a 50 kilómetros por hora, un sedán convencional, modelo 1941, utiliza un 40 por ciento de su potencia exclusivamente para vencer la resistencia del aire. Demostró también que si se mantiene la misma eficacia térmica de un modelo, la reducción de un 50 por ciento de la resistencia al aire mediante alteraciones en sus líneas es un 25 por ciento —término medio— en el consumo de nafta.

Señaló luego algunos detalles que deben evitarse al diseñar carrocerías aerodinámicas con propósito de economía de combustible. El panel trasero, inclinado, no debe ser cóncavo. Además, ha de tener una pequeña "aleta" que se prolongue hacia arriba. Por cierto que los compradores no están acostumbrados a esto y seguramente censurarían tal diseño. Pero —lo demostró Mr. Zeder— las ventajas en lo que se refiere a la menor resistencia al aire son evidentes.

Las carrocerías

Otro ingeniero, Mr. Harold E. Churchill, presentó un interesante informe sobre el sistema de transmisión y puntos de vista al respecto para el coche del futuro. El embrague accionado por pedal ha dedesaparecer, para ser reemplazado por sistemas automáticos. M. Churchill reveló cifras relativas a la tracción de ciertos tipos de neumáticos y a la enorme diferencia que se obtiene con gomas nuevas o bien conservadas. Una cubierta con un 66 por ciento de desgaste ofrece un 84 por ciento de exceso de fricción y resistencia comparada con una nueva. También se habló en esta reunión de problemas exclusivamente del programa de defensa, en su relación con la gran industria mecánica del país. Fueron analizados en todas sus partes los motores de un avión alemán Messerschmidt, derribado por los británicos para su estudio. (El aparato sólo sufrió en su caída desperfectos en el tren de aterrizaje y en una ala. Los mo-

Entre 10 y 300 kilogramos por tonelada puede oscilar la resistencia del camino

LAS EXPERIENCIAS MUESTRAN QUE UNA CARRETERA DE ASFALTO ES LA MAS LIVIANA Y QUE LOS CAMINOS DE ARENA SON LOS MAS PENOSOS PARA LA MARCHA DEL AUTOMOVIL

INFLUENCIA EN LA GUERRA MODERNA

En Polonia se ha visto qué significa la motorización de un ejército al efecto de un ataque o de una guerra fulmínea, tales como los preconizan ciertos teóricos de la ciencia militar de nuestros días. De ninguna manera han de servir estas líneas para aprobar la política de agresión; pero allí donde la ofensiva puede basarse en el rápido avance de los vehículos a motor y de los tractores, es muy natural que para contrarrestarla —en un sentido estratégico general— la defensiva ha de valerse de idénticos medios. O dicho sea en pocas palabras: hoy día, como quiera que se encaren las cosas, el ejército no motorizado es poco menos que imposible.

En una nota anterior me he refelido a la organización motorizada del avance alemán en Polonia y al éxito logrado con ella. Sobre las carreteras siempre andaban vehículos de la misma marca y sobre esos macinos seguían mecánicos especializados en las construcciones de esas marcas. Sin embargo, esto no bastaría. Es necesario calcular aproximadamente el tiempo en que, en general, cubrirán los vehículos cierta distancia, y para ello entran en cuenta, ante todo, la condición del pavimento, el estado de la carretera y la resistencia de marcha. Esta última constituye un factor importantísimo, pues a menudo los vehículos militares deben oponer en topografía muy accidentada. El motorista en campaña y sus superiores deben calcular esa resistencia y al efecto es necesario que conozcan el estado de los caminos y su construcción.

¿Cómo se calculan las resistencias? Son dos: la de rodamiento y la del aire; éste, al soplar viento contrario, puede llegar a ser considerable ya a la velocidad relativamente reducida de 40 ilómetros por hora, segúnn sea la fuerza del viento mismo. Pero en general, la resistencia del aire sólo se presenta a grandes velocidades, y puesto que se trata de vehículos militares de marcha relativamente lenta, no es menester tomarla en cuenta por ahora.

La resistencia de rodamiento, en cambio, sólo aumenta poco a velocidad creciente y, en lo principal, depende del peso del vehículo, de la presión en sus neumáticos (siempre que no se trate de uno a cadenas o de oruga), de la superficie del camino o pavimento y del declive o rampa.

TABLA DE RESISTENCIAS

De las pruebas que se han hecho, al mismo vehículo, de neumáticos a buena presión, se oponen las siguientes resistencias de rodamiento, por cada tonelada de peso:

Buena carretera de asfalto	10 kg.
Excelente adoquinado	15 "
Carretera sólida	16 "
Pavimento de madera	18 "
Buen adoquinado	20 "
Carretear pareja, bien asfaltada	23 "
Buena carretera, muy polvorienta	28 "
Empedrado de adoquines irregular	33 "
Carretera enlodada, mala	35 "
Caminos de tierra, parejos	45 "
Caminos de tierra, surcados y malos	80 a 160 "
Arena	150 a 300 "

Si el vehículo lleva carga completa y anda a una presión de menos de dos atmósferas, se puede calcular, en general, el grado de resistencia nimediato superior, es decir en vez del de una buena carretera asfaltada a 10 kg. de resistencia, el de un excelente adoquinado a 15 kg., o algo menos (13 kg.).

De manera que si un vehículo pesa dos toneladas y marcha sobre una carretera pareja y asfaltada en buen estado, el motor debe vencer una resistencia de rodamiento de 2x23 kg.: 46 kg. Para vencerlo, a una velocidad de 30 kilómetros por hora ese motor ha de dar ur rodamiento susceptible de calcularse en los términos siguientes:

El trabajo se expresa en metro-kilogramos, calculándose el número de los cubiertos por segundo. A 30

---

tores se hallan en perfecto estado). Son motores con el sigüeñal en la parte superior. De dos bloques de cilindros en "V", con una inclinación de 60 grados. Doce cilindros de comprensión muy baja: sólo 7,64 a uno. Indudablemente fueron construídos por la fábrica Mercedes-Benz; pesan 685 kilogramos —incluídos algunos accesorios del instrumental militar que forman parte integral—. Ha llamado la atención comprobar que, técnicamente, los motores de los Messerschmidt no pueden compararse con las máquinas norteamericanas Allison. Desarrollan éstas mayor potencia y el peso es inferior por caballo de fuerza.

Contrariamente a lo que se decía antes de producirse la guerra, relativo a la mala calidad de los materiales y la ingeniería de las máquinas de guerra alemanas, el estudio de estos motores Messerschmidt revela qua son de un perfeccionamiento técnico sorprendente. Se ignora, por cierto, si a partir de 1939 ha sido sacrificado este perfeccionamiento debido a la escasez de materiales de primera calidad en Alemania.

kilómetros por hora, el vehículo cubre alrededor de 8 metros por segundo; vence, pues, una resistencia de 46 kg. sobre 8 metros, lo cual equivale a 8x46 kg.: 368 mkg.

Esos 368 m|kg. constituyen una performance por segundo y se habla de un rendimiento de 368 mkg. por segundo, o, para abreviar, mkg s. Dado que 75 mkg|s. equivalen a un HP., se puede calcular el rendimiento del motor en HP. diviendo 368 por 75. Obtendremos algo menos de 5 HP. El rendimiento motriz ha de aumentar en proporción idéntica a la velocidad, y a 60 kilómetros viene a ser el doble que a 30.

Al lanzar, pues, la divisiones motorizadas en son de guerra por los caminos, los técnicos del estado mayor deben calcular las resistencias de rodamiento sobre distintos trayectos y pavimentos, tener en cuenta las previsiones meteorológicas y contar luego con que el rendimiento de los motores esté a la altura de los obstáculos topográficos, para vencerlos. Lo que no siempre es susceptible de cálculo es el efecto de la artillería del adversario y el valor combativo de su tropa, como se ha visto en Finlandia, de modo que también los cálculos acerca de la resistencia de marcha, cálculos exclusivamente técnicos pueden y suelen ser relativos.

La industria automotríz produce ametralladoras aceleradamente

Para poder iniciar la producción de ametralladoras ocho meses antes de la fecha fijada, los técnicos de la industria del automóvil en los Estados Unidos debieron aguzar el ingenio para ahorrar tiempo.

Un ejemplo típico lo constituye lo que hicieron para limpiar la parte interior de los caños después de las pruebas de descargas. Los "amateurs" en cuestiones de fabricación de armamentos idearon un sistema que redujo 48 horas de trabajo a menos de veinte minutos. He aquí lo que ocurrió:

Antes de que la acepten los funcionarios militares, una ametralladora debe ser disparada 200 veces a distintas velocidades El cañón tiene que ser entonces limpiado y aceitado para evitar la corrosión por la acción de los ácidos desprendidos de la pólvora. La práctica establecida era limpiar los cañones con varillas y cepillos de alambre, a mano. Luego se dejaban aparte por espacio de 24 horas, se los limpiaba y aceitaba de nuevo y después de permanecer estacionados otras 24 horas, se los inspeccionaba. Estos períodos de espera eran considerados necesarios para permitir que se manifestaran los rastros ocultos de productos químicos corrosivos.

Frente a esta práctica que insumía mucho tiempo, uno de los ingenieros de producción sugirió el uso de su equipo especial automático para la limpieza química de las grillas de metal, preparatoria del cromado. "¿Por qué no adaptamos nuestro equipo a este trabajo?", preguntó. Invitado a hacer la prueba, ideó un procedimiento por el que las acumulaciones corrosivas son automáticamente lavadas y barridas hacia afuera con una solución química. Las horas se redujeron entonces a sólo segundos.

Dos de las cuatro fábricas de automóviles designadas el otoño pasado como manufactureras de ametralladora, están ahora en producción regular, y las otras dos se están aproximando rápidamente a esa etapa.

En Suecia se emplea el Gas de Leña en los Motores Marinos

El accionamiento de los motores con gas de gasógeno se extiende en Suecia cada vez más. Prácticamente todo el tránsito motorizado por carretera está basado actualmente en carbón vegetal o leña. A fines de abril, el número total de los vehículos a gas de gasógeno ascendía a cerca de 50.000. Debido a las dificultades que se preveían para suministrar a un número creciente de vehículos, combustibles y, sobre todo, aceites lubricantes, respecto a los cuales el país depende prácticamente de la importación, el gobierno sueco se vió obligado recientemente a introducir ciertas medidas restrictivas también para la tracción con gas de gasógeno.

Dicho combustible se emplea en la actualidad en el accionamiento de tractores, y se estima que más de 2000 de ellos han sido adoptados para el nuevo combustible. También ha llegado a ser este un importante recurso para los ferrocarriles, que ahora operan sus autovías con gas gasógeno. El gas generado de carbón vegetal o madera se emplea también en creciente extensión en la industria para motores estacionarios, para el calentamiento de hornos, etc., para lo cual antes hacía falta aceite.

Actualmente se está trabajando en la aplicación de gas gasógeno para uso marino. Un inconveniente a este respeto es que el equipo y el combustible requieren bastante espacio. Varios ferry-boats han sido equipados, no obstante, con gasógeno, ytambién en embarcaciones menores, que hacen viajes cortos, ha venido empleándose con éxito este gas desde hace algún tiempo. Se ha puesto en duda si podría obtenerse bastante fuerza motriz para la pesca. Un ensayo reciente efectuado por la Compañía de Gas de Gasógeno del Estado sueco ha demostrado que puede utilizarse para esos fines. Los ensayos, que se hicieron en la costa occidental de Suecia, con el "bou Elsy", provisto de un motor de aceite pesado de 60 HP., demostraron que el motor era perfectamente capaz de arrastrar la red. Las pruebas fueron favorecidas por el buen tiempo, pero se estima que en los futuros ensayos se obtendrán resultados satisfactorios también con tiempo malo.

Se cree que el empleo de gas de gasógeno en los buques pesqueros, si llega a tomar alguna extensión, se efectuará en primer término en embarcaciones dedicadas a la pesca cerca de la costa, mientras que los buques utilizados para la navegación en alta mar serán accionados en gran parte con alquitrán vegetal, que, después de pequeñas modificaciones en los motores, ha demostrado ser un buen combustible para los mismos.

Miscelánea Automovilística

NOTICIARIO BREVE

Los impuestos a la nafta y las patentes de automotores llegaron el año pasado en los Estados Unidos a un promedio de 40,59 dólares por coche.

—Los accidentes de tránsito en la Unión en 1940 costaron la vida a 35.000 personas y resultaron con heridas 1.320.000 habitantes, o sea uno por cada 100 residentes del país.

—La producción de automóviles de pasajeros en los Estados Unidos durante 1940 llegó a 3.802.454 unidades, con un valor de 2.494.409.824 dólares, o sea un promedio de 656 dólares por coche.

—Se ha puesto a la venta en los Estados Unidos un aparato que se ajusta a la columna de la dirección, en el que se guardan cigarrillos y fósforos quedando ambos cosas al alcance fácil de la mano del conductor, lo que no sólo resulta una comodidad más para el automovilista, sino que también un factor de seguridad. El aparato comprende un cenicero, compartimiento para cigarrillos y portafósforos. Para vaciar el cenicero de metal e insertar cigarrillos en el compartimiento, que tiene capacidad para 10 ó 12 de ellos se saca una tapa a resorte.

Dice un diario vespertino londinense que un señor Cornelio Murnane, de Melbourne, ha inventado un coche que "se dobla por el medio" cuando da vuelta a una esquina. El coche tiene 2m40 de largo, 1m20 de ancho, está equipado con un motor de dos tiempos de siete caballos de fuerza y puede desarrollar 80 kilómetros por hora.

El vehículo está engoznado, de modo que cuando se hace girar el volante toda la parte delantera del chasis dobla, en lugar de hacerlo las ruedas delanteras.

—Según una emisora radiotelefónica de Roma, las autoridades han emitido nuevos decretos para los conductores de taxímetros de dicha ciudad, inspiradas, evidentemente, por una mayor escasez de nafta. Se les prohibe a los coches de alquiler llevar pasajeros a los teatros, cines, hipódromos o lugares similares de diversión.

UN SISTEMA NOVEDOSO EMPLEA LA POLICIA NOTEAMERICANA CONTRA CIERTOS CONDUCTORES

Se ha comprobado en los Estados Unidos que la forma más eficaz de proceder con los conductores alcoholizados es tomar películas cinematográficas de la escena del accidente y poner en vigor ensayos para determinar el grado de intoxicación de los culpables.

En California, el procurador general sostiene que las películas cinematográficas tomadas inmediatamente después de un arresto por manejar mientras se está "bajo la influencia del alcohol" son admitidas como prueba, aunque se hayan sacado sin conocimiento del inculpado. El procurador general de Indiana dice que la policía estadual puede usar cualquier fuerza o compulsión razonable para que las personas sean sometidas al ensayo del "drunkometer". Esta máquina demuestra el contenido alcohólico de la sangre.

UN NOVEDOSO APARATO EVITA TENER QUE CAMBIAR EL NEUMATICO DESINFLADO

Entre las novedades aparecidas recientemente en el mercado neoyorquino para el automovilista, llama la atención el "Nojax". Se trata de una pequeña plataforma de 45 centímetros de largo, montada sobre cuatro ruedecillas muy resistentes, equipadas con llantas de goma. En el caso de una pinchadura, la plataforma es ajustada fácilmente a la llanta, y permite al automovilista llegar así a un taller de reparaciones o a su casa. El "Nojax", debido a su reducido tamaño puede guardarse en el compartimiento de equipajes y se ajusta a la llanta sin esfuerzo alguno.

UN NUEVO INTERRUPTOR PARA EL ENCENDIDO SE OFRECE EN LA UNION

Un nuevo interruptor de protección para el encendido de automóviles y motocicletas que se ofrece en la Unión se basa en la conocida "cerradura de cifras". Como se sabe, estas cerraduras se componen de cuatro ruedas pequeñas, cada una con los números desde el 0 hasta el 9, de modo que es posible componer cualquier número de cuatro cifras. La cerradura puede abrirse sólo cuando se compone un número dado, que únicamente conoce el dueño del vehículo.

Dicha idea se ha aplicado a la protección contra robo, en automóviles y motocicletas, en la siguiente forma: sobre el tablero se colocan cuatro botones, cada uno con las cifras 0 a 9. Solamente cuando el número exacto está compuesto puede producirse la chispa en el motor.

SERA REDUCIDO EN FORMA APRECIABLE EL EMPLEO DE NIQUEL POR LA INDUSTRIA

Varias compañías de automóviles han anunciado que, como consecuencia de la escasez de ciertos metales, reducirán el uso del níquel en la fabricación de sus coches en un 80 por ciento, sin que por ello disminuya la eficiencia de los mismos.

SE ENSAYAN CARROCERIAS DE PAPEL PRENSADO EN ALEMANIA

En Alemania se están realizando experimentos con carrocerías hechas de papel prensado y resinas sintéticas. Se asegura que esta construcción es muy fuerte.

EN 1939 SE FABRICARON MAS DE UN MILLON DE RECEPTORES

En 1939 se fabricaron en los Estados Unidos más de 1.250.000 receptores de radiotelefonía para automóviles. Sin embargo, el año que más aparatos se vendieron fué 1937, período en que las ventas alcanzaron a 1.890.941 receptores.



GUERRA!

Puede terminar antes de lo que se espera

EL PROLETARIADO DEBE ESTAR ATENTO. — EL PORVENIR DE ESPAÑA

Contra la creencia de la inmensa mayoría de los comentaristas, opinamos que la guerra terminará mucho antes de lo que se espera. El verano que está terminando en Europa, será el último en esta lucha, y hasta puede suceder que la hecatombe haya terminado antes de la primavera.

Dijimos hace meses, antes de la invasión a Yugoeslavia, que Rusia debería aprovechar la ocasión de ayudar a los Balcanes pues después le tocaría el turno a ella; ya que los nazis se verían obligados a atacarla para buscar expansión contra el cerco y el hostigamiento de los anglo-americanos. Y lo previsto se cumplió.

Pero, felizmente, nuestro pesimismo con respecto a la resistencia rusa, era infundado, mejor dicho equivocado. Ya dijimos el mes pasado, que también en este caso, Hitler perdió el ómnibus. Sigue atacando desaforadamente porque no tiene otro remedio; porque sabe que le será fatal darle alce a los soviéticos. Pero por mucho que arremeta no llegará a la meta. La meta, la primera meta de importancia sería Moscú. Pero antes de que salgan a la luz estas líneas, es posible que haya dejado sus garras a las puertas de Leningrado. Y el invierno se vendrá encima; con todos los inmensos inconvenientes para hombres y elementos.

¿Cómo podrá permanecer un inmenso ejército, ni siquiera a la defensiva en un país en el que todos los lugares de refugio y todos los medios de vida han desaparecido en una distancia de centenares de kilómetros? ¿Cómo proteger al material bélico de la intemperancia del invierno ruso si no quedó un poblado en pie? ¿Dónde acomodar a los millares de enfermos que producirá el terrible frío? ¿Cómo llevarles provisiones a tantos hombres a través de tantos cientos de kilómetros de fangales?

Se dice que Hitler llevará sus ataques costeando el Mar Negro donde la temperatura invernal es templada. También será templada para los rusos; con la ventaja de que podrán aguantarles de frente sobre el Dniepper o sobre el Don si llega a ser necesario, y atacarlos de costado. Mientras los nazis no tomen a Moscú, no pueden ir muy lejos sobre el sur de Rusia.

Se dice que les queda otro camino: el de Turquía. Cualquiera que toque a Turquía directamente, lo pagará caro. Turquía ha demostrado que conoce muy bien a los nazis, a los ingleses y a los rusos. Está en muy buena posición de hacerse respetar por todos y lo hará llegado el caso. El primero que la toque tendrá sobre sí al ejército turco y a los del otro bando. Y no hay más que mirar el mapa para darse cuenta de lo que podría influir Turquía inclinándose hacia uno u otro lado. Su caso se puede comparar al de España en la otra guerra.

Es evidente pues que Hitler tiene perdida la partida. Los pueblos ocupados se van haciendo conciencia de ello y comienzan a encresparse. El mismo pueblo alemán está tomando miedo al mañana. El italiano espera su oportunidad.

Comienza a verse el humo en el volcán social de Europa. La explosión de los gases contenidos, puede producrse en cualquier momento.

El pueblo de La Comuna está que ruge. Ahí se abrirá la primera boca del volcán. ¡Guay de las 200 familias!

=

Los nipones, si no mienten los reporteros y los "portavoces", han preparado la humillación al suicidio. Ello es bien extraño en el país del Harakiri. Muy prudentes los amarillos. Pero no olvidemos que son tan felinos como prudentes.

=

La circunstancia de saber que Hitler se va quedando sin salidas, nos recuerda nuestra aseveración hecha muchas veces, de que en último caso recurriría a los gases.

Bien harían los anglo-rusos en tomar las posiciones más adecuadas para contestarle con la misma moneda al mil por cien, y demostrarle que lo podrán hacer. Será el único medio de evitar que los nazis utilicen semejante recurso.

=

Terminada esta hecatombe, prevemos un porvenir muy sombrío para Europa. No hay medios, ni mo-

Aniversarios del Mes

FUSILAMIENTO DE FERRER

Fué el trece de Octubre de 1909. Las fuerzas de la reacción clerical, sedientas de venganza, fusilaron a Francisco Ferrer en los fosos del castillo de Montjuich. ¿Razón? Ninguna. No hace falta cuando se tiene fuerza y se está dispuesto a descargarla sobre los enemigos. Y Ferrer era enemigo de quienes decretaron su muerte, por el hecho de desear la felicidad social mediante una orientación cultural y sociológica de la que salieran hombres incapaces de desear el mal ageno ni de imponer sus privilegios frente a las necesidades de los demás.

No era necesario otra cosa para merecer el odio de quienes entonces gobernaban a España. Los reyes y sus mentores los obispos y frailes de menor cuantía, tenían a la nación española como un feudo propio. Hacían en ella y de ella lo que les venía en gana. Desde imponer bulas, penitencias y ayunos, hasta determinar en cuanto a las horas de trabajo, el jornal correspondiente para los obreros. Ellos mismos tenían muy bien montados industrias y comercios de toda índole, para dar el ejemplo. Y Ferrer decía:

"Es necesario sustituir a los educadores aferrados al dogma de la Iglesia y del Estado, por educadores capaces de elevar a los niños y también a los hombres, en los más puros conceptos de libertad. ¡Aquí está todo el secreto de la Escuela Moderna!"

No era necesario más para que el clero y los gobernantes que por otra parte obedecían a aquél, le tomaran el odio que luego se trocó en plomo para alojárselo en el corazón. Era enemigo de los dogmas, en un ambiente dogmático; predicaba la paz, allí donde todos eran amigos de la guerra; deseaba la libertad en medio de quienes vivían de la esclavitud; y practicaba una pedagogía sin estafas de ningún género, en donde todo era enseñar para un futuro de sumisión y subordinamiento de la inteligencia...

Era pues de esperar que se urdiera contra él la trama que había de justificar el asesinato de que fué víctima propiciatoria.

En otra parte de este mismo número de EL AUTO URUGUAYO, damos su testamento político-pedagógico, para que los lectores sepan mejor a qué atenerse con respecto a la valía de sus doctrinas y las "razones" que militaron para su fusilamiento.

OCTUBRE 18 DE 1850

Nace Pablo Iglesias, el fundador del Partido Socialista Obrero Español. Apenas tuvo edad y los conocimientos indispensables, empezó a trabajar para dar a los obreros una independencia que por todas partes le era egada. Trabajó en las artes gráficas, organizó primero a los obreros de su oficio y fué luego, mediante escritos y conferencias, preparando el ambiente para el Partido que tomó

---

dos de hacerlos llegar, suficientes para paliar con cierta rapidez las necesidades de tantos millones de seres. Mucho más teniendo en cuenta las condiciones caóticas que van a reinar allí.

Posiblemente España esté en situación algo más favorable.

En épocas normales, España puede realizar mejor que ninguna otra nación europea una vida autárquica. La enorme simpatía que tiene en Latino-América y también en Estados Unidos; su mayor proximidad a estos mercados y a los africanos, le permitirán recibir en un principio la ayuda necesaria para rehacerse.

La limpieza de falangistas y curas, será tarea muy fácil al derrumbarse el nazismo. Hasta es probable que todos hagan lo que hizo Alfonso XIII.

Los que se encarguen de la nueva República no serán los políticos ineptos que no supieron impedir la masacre y que hoy están viviendo opíparamente en el exilio. Serán auténticos trabajadores; de los que están en España.

Los "criollos" que tan socarronamente se reían de los "gallegos", sienten —hemos tenido mil pruebas de ello— una gran admiración por los milicianos, por esos "bravos españoles que tan bien defendieron a la madre patria". Los "criollos" — debemos confesarlo — sintieron durante la lucha heróica en España, más intensamente, más sinceramente su causa que los propios españoles republicanos residentes en estos países.

Ello nos hace creer que la ayuda americana a la España de los Trabajadores, será grande y desinteresada, como cuadra a quienes quieren de corazón.

=

El proletariado debe estar sumamente atento. Nos acercamos a una encrucijada en la que la Humanidad deberá elegir su camino. De la atención de todos depende el que elija el mejor.

No permitamos que elija el camino que la conduzca a una nueva hecatombe, inmensamente más terrible que la actual.

Lo que se ha repetido una vez, no debe repetirse otra. Los hombres debemos tener más juicio que los irracionales.

Y sobre todo los trabajadores que son los más hombres entre los hombres; y que son los que más pagan las consecuencias de estas trágicas contiendas.

BIELDO

el enorme incremento que es conocido. No es este el momento ni el sitio adecuado para determinar si ha cumplido la misión que de él esperaba su fundador. Pero es indudable que éste puso en la obra, lo mejor de su espíritu y la esperanza de un perfecto porvenir.

Sus doctrinas corrieron por toda España y se salieron de ella para esparcirse por todo el mundo en busca de ambiente para afirmar la lucha contra el privilegialismo.

Muchos obreros no se conforman con su con-



cepción del socialismo. Quieren ir más allá para dejar definitivamente solucionado el vasto problema social. Nos parece bien que, por lo menos en la intención y el deseo, se toquen los extremos más altos, las metas más luminosos. Pero no por eso se puede dejar de reconocer que la obra iniciada por este apóstol tiene valores. Los tiene enormes y ello es más notable en momentos que, como el presente, está el mundo amenazado de una marcha atrás en que se juega el prestigio de 20 siglos de civilización.

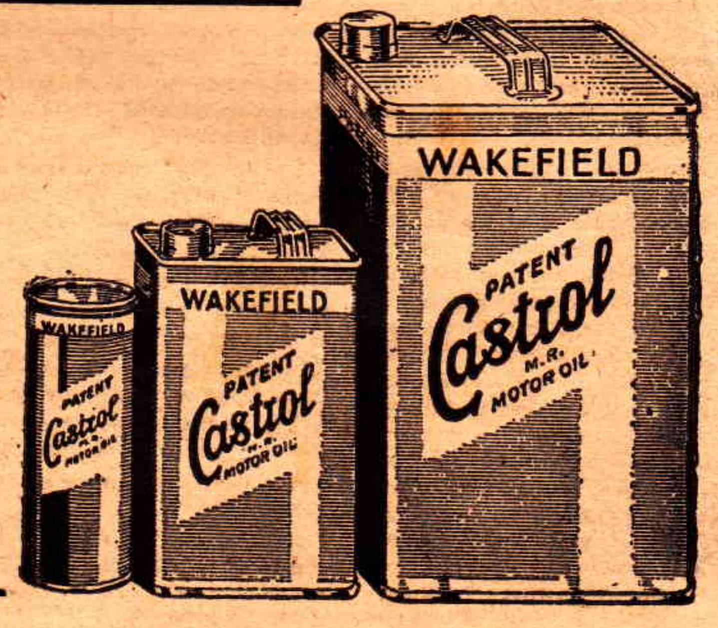
Nosotros rendimos a Pablo Iglesias el homenaje de nuestra gratitud y reconocemos su sinceridad.

SERVET ES QUEMADO VIVO

Era médico y español. Había descubierto la circulación sanguínea pulmonar. Defendía, en el terreno religioso y filosófico, puntos de vista opuestos a los de Calvino. Y éste, que quería a toda costa y a cualquier precio imponer aquella Reforma que inició Martín Lutero, lo persiguió por medio de sus mil esbirros hasta dar con él en la hoguera. Era el procedimiento más eficaz para deshacerse de quien venía a rodearse de la simpatía popular en detrimento de la que disfrutara aquel bárbaro que no dejaba respirar a las gentes sometidas a su dominio.

Fué el 27 de Octubre de 1553. El lugar del bárbaro atentado a la vida, a la ciencia y a la libertad, estaba rodeado de gentes ávidas de detalles. Muchas, enviadas por el propio Calvino para sorprender molestias, descontentos, protestas, a fin de conocer a los respectivos autores para la inevitable persecución, encarcelamiento y muerte. Tenían sus secuaces el encargo de anotar el dolor, las quejas, los "arrepentimientos" de Servet. Y no tuvieron otra cosa que decir sino que había muerto sin una protesta, sin una queja, sin la menor muestra de debilidad. Altivamente como había vivido, se dejó consumir poco a poco por las llamas encendidas PARA MAYOR GLORIA DE DIOS....

E te hecho da motivo para escribir mucho sobre la libertad y la tiranía. Lo haríamos de buena gana si estuviéramos seguros de decir algo



[illegible] No lo estamos. Y, ante la posibilidad de repetir lo que otros han escrito o de repetirnos a nosotros mismos acaso, preferimos recomendar un libro de gran importancia sobre el caso: "Una conciencia contra la tiranía", de Stefan Zweig. A través de él se puede fácilmente formar idea de lo que fué aquél ambiente horrib'emente liberticida, creado por el asesino de Servet.

IGUALDAD Y LIBERTAD DE IMPRENTA

Los días 15 y 19 de Octubre de 1810 respectivamente, ocurrieron en Cádiz (España) dos cosas dignas de mención en estos "aniversarios": Las Cortes de aquella ciudad, decretan la igualdad de derechos entre españoles y americanos y, después, la libertad de imprenta para toda la España no invadida.

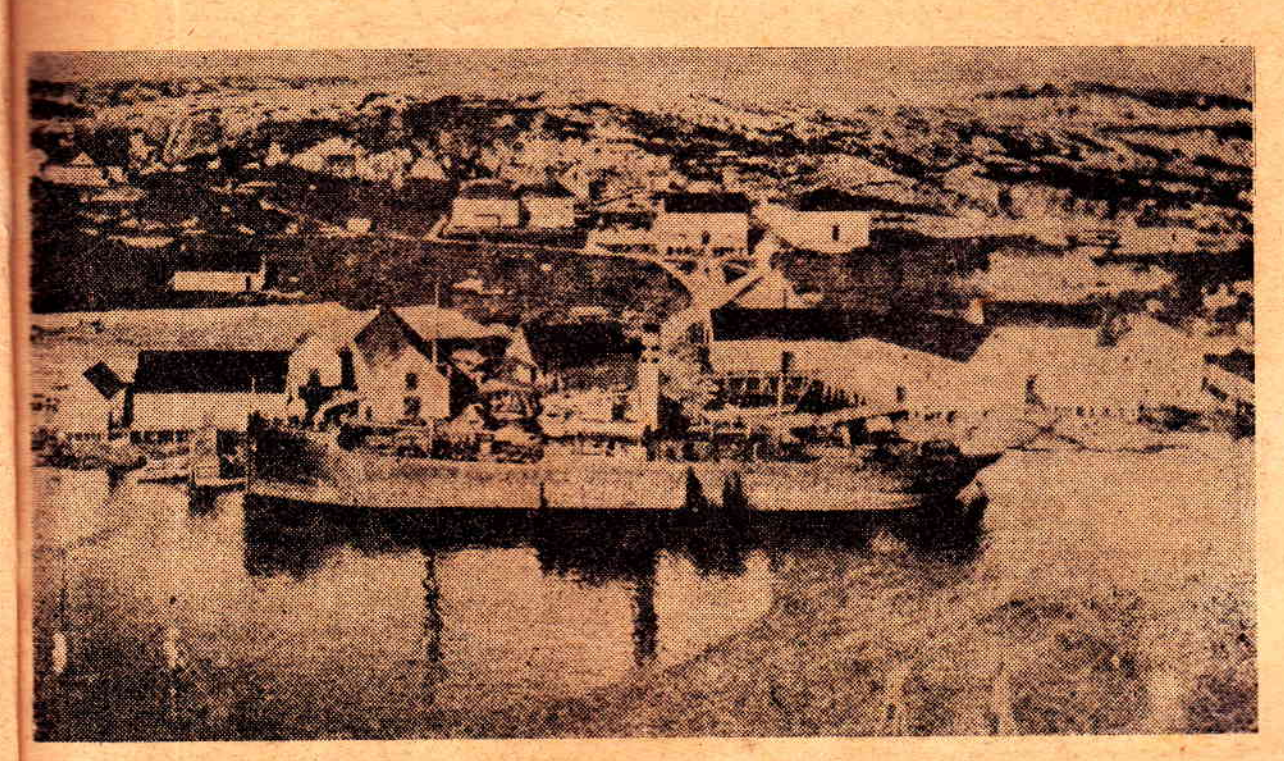
Se trata de la invasión napoleónica contra la cual se levantó el pueblo con una valentía,, una audacia y un deseo de independencia, sólo comparable al que luego puso en juego para abatir a los invasores totalitarios a cuyas órdenes se había puesto un general español: Francisco Franco.

Los tres hechos mencionados, dan lugar a profundas meditaciones en estos momentos. El primero, señala una ruta de hermanidad, de solidaridad, de igualdad, entre españoles y americanos. Y en estos momentos, ya se sabe, sale de España el deseo públicamente manifestado, de apoderarse de América a fin de formar el imperio que dirigiría el "caudillo". Después de 133 años, se quiere deshacer aquél propósito de igualdad y apoderarse de América para someterla a la férula del totalitarismo.

En el segundo caso, se establecía la libertad de imprenta y en estos momentos está totalmente desconocida. Al punto de que Serrano y Suñer ha dicho ha poco a Hitler que nadie se podía jactar como él de haber mantenido la prensa firmemente amiga de la nueva Alemania.

Y en el tercero, se establece que el pueblo español no ha vericdo en cuanto a su deseo de independencia: peleó entonces contra Napoleón hasta echarlo de España, peleó luego contra Franco y no triunfó por la ayuda que a éste fué prestada desde varios puntos céntricos del totalitarismo. Y está quieto en estos momentos, no por convicción sino a la espera de que se abra la menor posibilidad de aventar definitivamente a los nuevos enemigos de la libertad.





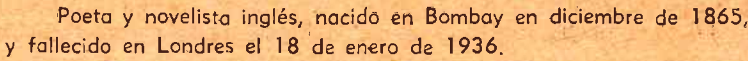
NATAL-POST.—Ciudades africanas, antes mansas y segu ras, hoy posibles campos de muerte.



Figuras y Siluetas

RUDYARD KIPLING





Poeta y novelista inglés, nacido en Bombay en diciembre de 1865, y fallecido en Londres el 18 de enero de 1936.

De muy niño fué conducido a Inglaterra para cursar estudios primarios y secundiarios, retornando a la India a los 17 años, dedicándose al periodismo en que brilló por su honestidad y la elevación de pensamiento, y en la que fué adquiriendo el relieve que le daría popularidad y renombre luego.

En 1889, ya con cierta fama, viajó por Inglaterra, Japón, China y América, sirviendo estos viajes para nutrir su fantasia y afinar su pensamiento, comenzando a pensar en hallar editor para sus producciones presentes y las futuras que iba planeando con fantástica y noble imaginación. . .

Bien pronto se advirtió que poseía una vena de narrador y de poeta explotable por los editores y de ahí que, llegó a conseguir que una de sus narraciones, fuese pagada a chelín por palabra, triunfo económico bien patente. Pero lo aue más popularidad y renombre le dió fué su "Libro de la Jungla", obra maestra de la literatura de esta clase, traducida enseguida a la mayoría de los idiomas europeos y americanos.

Su modalidad literaria fué bien característica, creciendo en interés en los medios cultos, a tal punto que en 1907, se le adjudicó el Premio Nobel en literatura, consagrándosele ya definitivamente. En 1914, al estallar el conflicto europeo, Kpling abrigó la causa de los aliados que procuró defender en su carácter de escritor famoso y de inglés de corazón.

Su bibliografía es numerosa en novelas y narraciones, recordándose, además de la obra que mayor fama le diera, las tituladas: "Simples cuentos de las Colonias", "El handicap de la Vida", "La jornada del Trabajo", "Stalky y Cía.", "De un mar a otro", etc., etc.

SELINA LAGERLOF



[illegible] sueco, nacida en 1858, en Vanuland, y fallecida en Mar[illegible] de 1940.

Hija de familia de posición regular, pudo desenvolver su infancia en la [illegible] campestre que, de generación en generación se iba ampliando, [illegible] de arboledas y pintorescos paisajes que constituían la historia de su familia de pastores presbiterianos y militares por parte del padre.

De constitución delicada, Selina tuvo que pasar su infancia acurrucada ante el lar familiar, leyendo libros y relatos de antiguas costumbres y [illegible] legendarias, en tanto sus hermanos correteaban por los campos ne[illegible] y templaban su físico y su espíritu en la naturaleza exterior.

Siendo niña, recibe su primera impresión emotiva en un teatro de Estocolmo donde la llevara su tío, con lo que recibió estímulo para su fantasía y facultad creadora que iba desarrollándose en la niña en virtud de su reclusión forzada, sus lecturas fantasiosas y su contemplación de la naturaleza al través de las ventanas hogareñas.

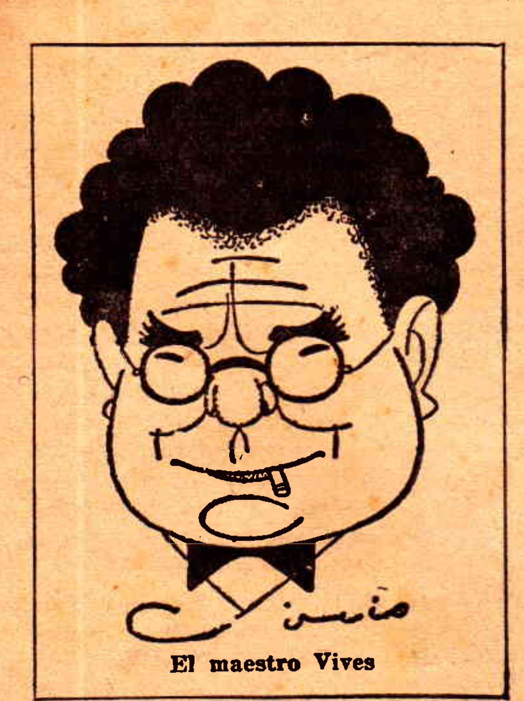
Su vocación se manifestó trazando dramas, escribiendo versos, forjando personajes que procuraba hacer vivir en los juegos con sus hermanos, hasta que a los veinticinco años se recibió de maestra, actuando en escuela de niñas en Landskrona.

Colaboraba, miedosamente, en revistas capitalinas, con lo que adquiría la habilidad y desenvoltura literaria requerida, hasta que, entregada plenamente a tal labor, ganó algunos modestos premios y publicó libros, dándose a conocer ya como escritora valiosa, siendo su primera novela: "La leyenda de Gosta Berling", la que la reveló con el espíritu característico de los escritores del norte, Ibsen entre ellos.

Su carrera va en ascenso. En 1901 viaja por Oriente y en 1906, va por encargo oficial escribe un texto de lectura infantil, recibiendo, en 1908, el Premio Nobel.

A partir de aquí, su producción serena, paciente y metódica sigue el ritmo de todo escritor que ha llegado a la cumbre.

AMADEO VIVES


El maestro Vives

Compositor catalan, nacido en Madrid en 1932.

Desde joven, a los cinco años, reveló su gran intuición musical, en su pueblecito natal Colbato, siendo preciso su traslado a Barcelona para perfeccionar estudios, lo que, bajo la dirección del maestro Ribera amplió a los once años, tomando parte en el coro de angeles de "Mefistófele", de cuya ópera llegó a saber su partitura entera.

Trasladado a Málaga a los 14 años dirigió allí, la banda del Asilo de Huérfanos, la que abandonó luego por no gustarle dirigir piezas de inferior calidad, pasando a Toledo a dirigir la de cadetes, en la cual dió a conocer un poema sinfónico.

De vuelta a Barcelona, fué maestro de capilla y dedicose a enseñar música, dando a conocer diversas composiciones de todos los géneros. En 1898 dió a conocer su primera obra teatral: "Artus", afirmándose su entusiasmo por la música catalana. En procura de crear un teatro lírico catalán, invirtió tiempo, siendo además, el fundador del famoso "Orfeó Catalá", junto con Luis Millot, al que proporcionó numerosos motivos sobre temas catalanes.

Pasó luego, a establecerse en Madrid, en donde estrenó su famosa obra "Dón Ducas del Cigarral", demostrando una valiosa estructuración de la zarzuela española, la que fué más concreta en "Bohemios", primero, "Maruxa", después, culminando en su obra maestra "Doña Francisquita", todas las cuales se representan en nuestros días, y son gustadas deliciosamente,

tanto por su valía como por los méritos intrínsecos que las adornan.

Ya dirigiendo sus composiciones, ya para saturar su espíritu sutil de nuevas emociones, viajó por Europa y América, cosechando los aplausos merecidos por su labor de alta alcurnia, y la estima de cuantos le trataron cordial y afectuoso como era.

Entre sus óperas, cuéntase a "Euda d'Uriac", y entre las zarzuelas, además de las citadas: "La Villana" y otras.

ENRIQUE HEINE

Poeta alemán nacido en Dusseldorf, en diciembre de 1799, y fallecido en París, el 17 de febrero de 1856.

Este poeta ilustra sobre su nacimiento, así: "Mi cuna fué iluminada por los últimos rayos de la luna del siglo XVIII y los primeros albores del XIX".

En 1806 la villa donde naciera, fué ocupada por los franceses, recibiendo, pues, la influencia en su educación de los galos, tanto en el convento de franciscanos en que se instruyó, como en el Liceo donde estudió humanidades.

Hijo de comerciantes acomodados, al comercio estaba destinado, mas, al fallecer su padre, el joven prefirió las letras, y en las universidades de Bonn, Goettingne y Berlín cursó derecho, filosofía y filología bajo la protección de su tío Salomón Heine.

En 1825, se convirtió al cristianismo al mismo tiempo que se titulaba doctor en derecho estableciéndose en Hamburgo para ejercer abogacía, lo que abandonó muy luego para dedicarse a lo que le apasionaba: las letras y el viajar. Recorrió Londres, Italia, Munich, Berlín, pero en 1831, resuelve abandonar definitivamente Alemania contrariado y decepcionado, para establecerse en París, que consideraba la Meca del liberalismo.

Su amor al liberalismo francés, le ocasionó múltiples contrariedades y persecuciones de sus connacionales, e incluso vió, en 1835, condenados sus escritos por el Parlamento germano, pero él pudo exclamar, a los que le increpaban como desterrado: "No, no soy un desterrado; ¡soy un prusiano libertado!"

De constitución delicada, agravaron su estado contrariedades amirosas con sus primas Amelia y Teresa, las que trató de curar la bella francesa Eugenia Mirat, con la que contrajo enlace en 1841, pero más tarde, un ataque en la médula espinal lo postró para siempre en lo que él llamaba "colchón tumba". Eso, no obstante, por mucho tiempo, no turbó su lozanía espiritual, datándose de esa época, precisamente, muchas de sus mejores producciones. A partir de 1848 sus sufrimientos aumentaron, haciendo crisis en 1856.

Sus produccines poéticas son valiosas, sacando de ellas Schumann sus inspirados "Amores de poeta", que figuran en los grandes lieder. Cabe señalar sus "Cuadros de viaje", "Libro de Cantares", "Estado de cosas en Francia", "Confesiones", "Los Dioses en el destierro", "Mujeres y doncellas de Shakespeare", "Nuevas Poesías", etc., etc.



BUENOS AMIGOS

Dos gestos que se complementan.
Dos miradas a la recíproca.

"¿Quién manda aquí?" —parece decir la niña?

Y el perro, amigo fiel siempre, sostiene la mirada dura, pero baja la cabeza, como diciendo:

—¡Usted, marquesa, nadie más que usted!

Es que los niños y los perros son buenos amigos siempre.

Chatterton,

el poeta que se suicidó de hambre a los 17 años

✲ SOLO LE PROPORCIONO BREVE DICHA UNA NIÑA RUBIA, PECOSA Y DE OJOS CLAROS

En la segunda mitad del siglo XVIII, Inglaterra sacudió la influencia francesa que ahogaba su propia expresión, recobró su originalidad nacional, y trató poéticamente los asuntos patrios con un encendido fervor.

La nueva poesía, menos espléndida de formas, menos correcta quizá es, en cambio, más espontánea, más natural, y se distingue particularmente por un sincero entusiasmo de la naturaleza y por un profundo soplo de humanidad.

Surge, así, una pléyade de poetas jóvenes, que cultivan una poesía superior tal vez a la de Guillermo Wicherley, Guillermo Congreve y Tomás Otway, pertenecientes a la época anterior.

Entre ellos se destaca Guillermo Cowper, Roberto Burns, Tomás Gray, Tomás Chátterton y otros. Ninguno de ellos ha alcanzado la inmortalidad, pero sus nombres figuran en la poesía inglesa con relieves propios. La mayoría de ellos se han debatido en una espantosa miseria, o contra la indiferencia de sus contemporáneos.

EL MONJE DE BRISTOL

Tomás Chátterton nació en 1752, en un pueblo cuyo nombre la historia ha olvidado. Era hijo de un modesto maestro de escuela, que dirigió los pasos del niño por una senda árida, casi intransitable para la infancia. Lo alejó de los juegos, de los compañeros de su edad, para inculcarle desde sus primeros pasos la enseñanza del abecedario, la práctica de la lectura y de la escritura.

Desde la minúscula ventana de su modestísimo hogar, el pequeño Tomás veía a los otros chicos brincar y gritar bajo los cálidos rayos del sol, mientras él, perdido en una inmensa silla de dura madera, debía leer, leer incesantemente, bajo la severa mirada de su padre.

Chátterton, pese a todo, se apasionó por la lectura de los antiguos poetas ingleses. Las poesías líricas y amorosas de Lovelace fueron su libro de cabecera, y a los 9 años compuso su primera cuarteta.

Tomás Chátterton era pálido, con la palidez de los poetas que imaginan las niñas románticas. Delgado y de mirada clara, vivía como alejado de las cosas terrestres.

A los quince años publicó en un seminario local algunas poesías que atribuyó a un supuesto Rowley, antiguo monje de la cadral de Bristol. No era para ocultarse. Era su timidez, su invencible timidez y el temor de caer en el ridículo.

Ante su aparición, muchos fueron engañados, pero bien pronto fué descubierta la ingenua superchería. Ante su propio asombro, nadie se burló de él. Por el contrario, lo ensalzaban, lo aplaudían. Las muchachas rubias de su pueblo lo llamaban "el poeta", y él sentía un orgullo que ocultaba muy adentro, en su alma.

SU UNICO AMOR

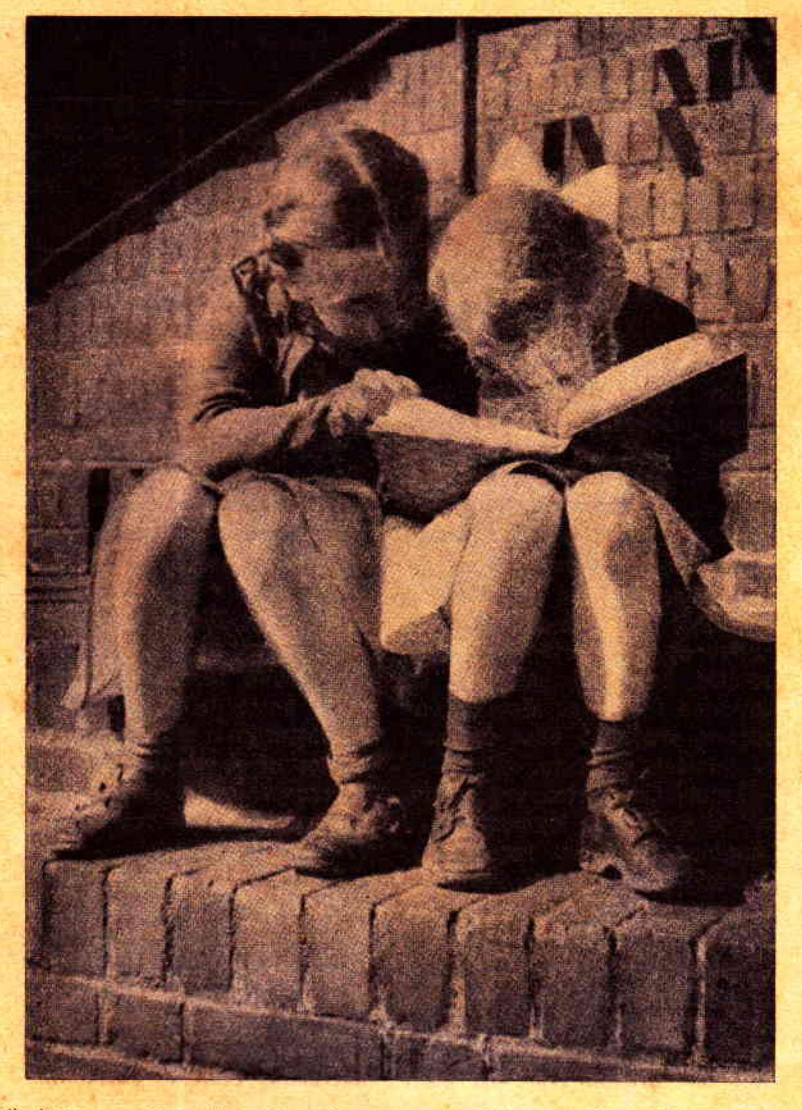
Entre esas niñas rubias, había una más rubia que las demás. Dicen que no era bonita. Pecosa, de una breve nariz respingada y de unos ojos claros como una gota de rocío. Se llamaba Elizabeth, y con ella salía a recorrer las verdes campiñas, a encaramarse en los árboles, a charlar de cosas nimias que para ellos tenían el valor de las cosas más trascendentales del mundo.

Fué el único tiempo de felicidad de Tomás Chátterton. La miseria rondaba la casa de su padre, y la necesidad imperiosa lo obligó a partir, a dejar su pequeño pueblo de calles truncas, a su dulce Elizabeth, a sus pocos amigos. La diligencia lo llevó en una tarde del Otoño de 1768 hasta la brumosa ciudad londinense, sin más que unos peniques en el bolsillo y una carta de recomedación para el propietario de un periódico.

CHATTERTON PERIODISTA

Desde un principio le disgustó a Chátterton la redacción del diario. No entonaba con su espíritu la tarea de hacer una nota necrológica, de relatar algún horrendo crimen pasional, de hacer comentarios políticos que no entendía en absoluto. Soñaba demasiado, y pronto comenzó su vagabundaje por todas las redacciones de Londres. El fracaso era su sombra inseparable. Dejó de trabajar. Dormía en las plazas, comía mendrugos y hacía versos. Tenía tan sólo dieciséis años. Nunca más volvió a su pequeña aldea, y un día se encontró definitivamente frente a la más espantosa miseria. Inapto para cualquier oficio, su pluma sólo sabía rimar, pero era impotente para saciar su hambre.

Describámosle como lo hace Alfredo de Vigny en su drama "Chátterton", aunque los datos que apunta el poeta francés no deben ser tenidos muy en cuenta como él mismo lo dice en el prólogo a su obra, sólo ha tomado del poeta, de la verdadera vida



⁂ Así se empieza: Leyendo. Primero en el ambiente amigo y los consejos superiores; luego, en los libros. Pero no en cualquier libro. Suele ocurrir que conviene más no saber leer que estar versado en conocimientos que disminuyen la personalidad. — Esta foto fué colocada en la primera página de un folleto sobre las bibliotecas en los EE. UU. bajo el título de "En el umbral de la sabiduría". Llena los ojos y el espíritu. ¡Forman ambas cosas un cuadro que se nos adentra en el alma!

del poeta, muy escasos datos: "El poeta lo era todo para mí: Chátterton no era más que el hombre, y he prescindido a propósito de hechos exactos de su vida, para no tomar de su destino más que aquello que lo hace un ejemplo, por siempre deplorable, de una noble miseria".

CHATTERTON VAGABUNDO

Chátterton, vestido como lo quiere de Vigny: "con chaqueta negra, chupa negra, pantalón gris, botas flexibles, pelo oscuro, sin empolvar y cayendo un poco en desorden; aire a la vez militar y eclesiástico", caminaba durante todo el día, horas y horas sin rumbo fijo, desorientado, enfermo. Algún ex - compañero de redacción le dió alguna vez unas monedas para que aplacara su hambre.

Muchas noches lo vieron acercarse a la orilla del Támesis, desde donde se divisa la sombría figura de la torre de Londres. Las turbias aguas del río, lo atraían como un imantado abismo.

En las ruinas de la catedral de San Pablo se arrodilló para orar, pidiendo a los dioses que lo acogieran bajo su signo tutelar. Pero, como de costumbre, los ciegos dioses le dieron la espalda, y Tomás Chátterton, uno de los poetas de Londres de más trágico destino, debió continuar llevando su sórdida existencia.

SUS ULTIMOS DIAS

1770. Tomás Chátterton era ya un despojo humano. Abandonado definitivamente por los manes de la fortuna, apostrofando a veces la memoria de su padre, que sólo le había dejado en herencia su miseria, arrojado en la turbamulta de los desgraciados, comenzó a imaginar su suicidio. A la edad en que la esperanza y el optimismo fluyen como de una fuente inagotable, con las botas rotas, las ropas hechas girones, la incipiente barba descuidada, la mirada opaca y como extraviada, poco quedaba de aquel pálido poeta, animoso muchacho que partiera un día de su minúscula aldea para conquistar el mundo.

Alfredo de Vigny para dar mayor realismo al suicidio de Chátterton, lo ubica en una pensión donde se enamora de una tal Katty Bell, que nungún otro historiador menciona, y cuando el poeta no soporta más su miseria y no puede ocultar ya su amor, describe su muerte haciéndole aparecer tomando una porción de opio.

La realidad le da menos visos de ensueño a los acontecimientos. Chátterton, según varias opiniones tuvo la valentía o la cobardía, según quiera verse, de poner fin a su vida con su propia mano. No se sabe por qué artes consiguió hacerse de una pequeña dosis de arsénico que llevó durante mucho tiempo en sus vacíos bolsillos. Su primer intento había sido arrojarse al Támesis, según se cuenta, pero no se animó a ello, por temor a ser salvado por alguno

de los numerosos marineros que vagaban en su orilla.

Tomó el arsénico, un día en que el anochecer se confundía con la brumosa neblina londinense. El tóxico, tomado tal vez en indebidas proporciones, no produjo un efecto instantáneo, y Tomás tuvo una agonía desgarradora, pero supo contener sus gritos de dolor, que le surgían desde las entrañas carcomidas por el veneno. Su cadáver fué hallado al día siguiente, tirado sobre los pequeños cantos de la plaza de Londres, con los ojos desmesuradamente abiertos, como para ver mejor, por postrera vez, el mundo que le había sido tan adverso.

SU TRAYECTORIA

Algunos hombres piadosos se encargaron de enterrar su cuerpo en un pequeño cementerio de los alrededores de la capital inglesa.

El tiempo, que avanza implacable sobre los recuerdos, borró poco a poco la pequeña inscripción, burdamente grabada sobre la piedra:

Tomás Chátterton
1752 - 1770
Q.E.P.D.

Así terminó la trágica vida del poeta inglés Tomás Chátterton, que se suicidó a los diez y siete años, oprimido por la desesperación y el hambre.

Dejó escasas poesías como signo de su paso por el mundo. Si en algunas de ellas se palpa la inexperiencia propia de la edad juvenil, no es menos cierto que asoma en todas ellas el vigor del genio que nace.

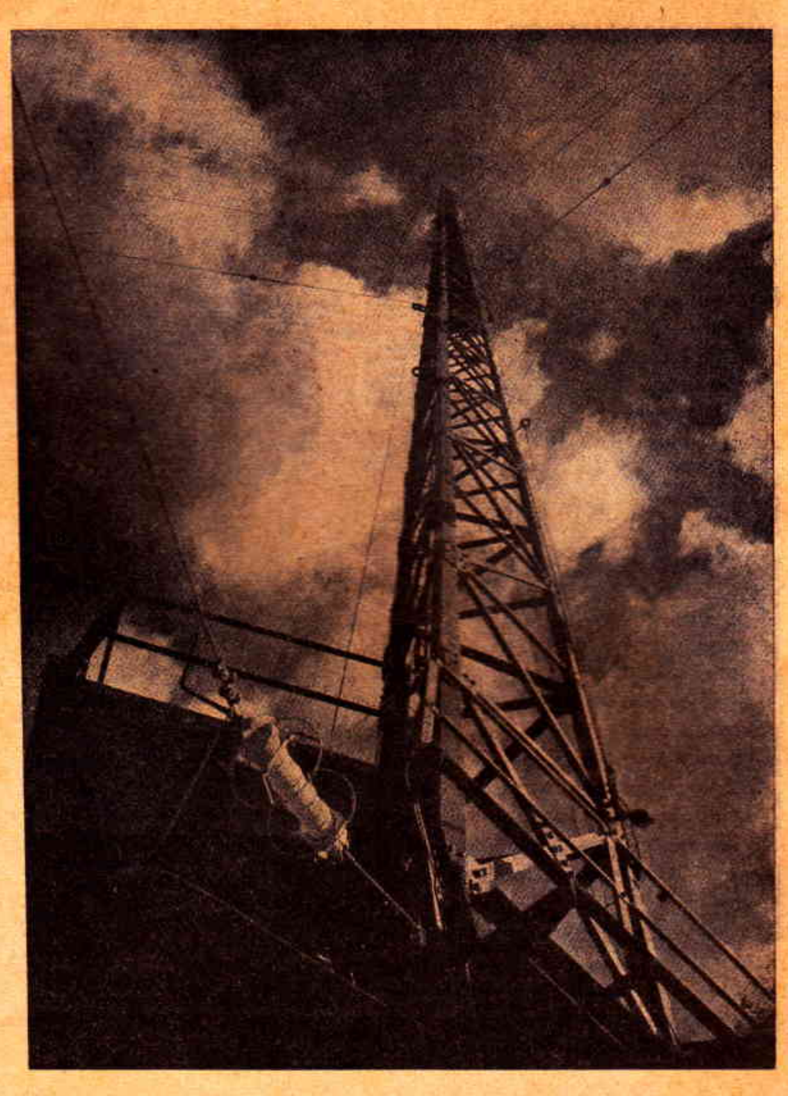
Ni sus contemporáneos, ni los que avanzaron detrás, se preocuparon nunca de reivindicar su memoria, su trayecto limpio como una gota de rocío en la mano de la bien amada.

Su nombre, por la hondura de su contenido y su exacto sentido de la vida, esa vida que él mismo, como hombre, no supo comprender, merece figurar junto a los más conspícuos representantes de la literatura inglesa.

En el habla española, Chátterton es un ser completamente anónimo, con la sola excepción de su inclusión en un pequeño volumen denominado "La Literatura Inglesa", publicado en Madrid.

La obra de Vigny, como decimos, no se ajusta mucho a la realidad de los hechos, si bien sirvió para que con pequeños detalles de su vida, Vigny compusiera su recio drama, que en su época produjo un inusitado entusiasmo. "Moralmente — lo dice José Robles — la obra de Vigny es una apología del suicidio. Fué causa de que algunos jóvenes que se creían genios sin serlo, se diesen muerte, cediendo a las malsanas ideas de la obra. Pero éste es, por sobre todo, un rendido homenaje al pequeño niño prodigio, que a los once años, compuso una sátira en verso, a los cotorce llevaba publicados tres volúmenes, y al morir, cuando aún no había cumplido los dieciocho años, legó a su patria más de cuatro mil versos, escritos en inglés antiguo y firmados con el supuesto nombre de Thomás Rowley".

David Tiempo



※ Esta hermosa fotografía simboliza el más formidable medio moderno de divulgación. Señala cómo puede el hombre apio echar cuanto la Naturaleza pone a su alcance, para mejorar, en mil y un aspecto, la vida humana. Pero evidencia también la torpeza de aquél cuando es usada para engañar, para extender trampas al progreso, para obstruir los caminos del porvenir.



(Dibujo de Alejandro Sirio)

HUDSON,
biógrafo de la VIZCACHA

LAS BIOGRAFIAS ZOOLOGICAS

ASI, "Biografía de la Vizcacha", tituló W. H. Hudson su descripción de la vida y costumbres del simpático roedor pampeano cuando la reprodujo en su libro "El Naturalista en el Plata" (1892). La había publicado primeramente, con muy pequeñas variantes, en los "Proceedings" de la Sociedad Zoológica de Londres (1872), bajo el título de "On the Habits of the Vizcacha" (Lagostomus trichodactylus).

Es, sin duda, uno de los capítulos más interesantes y atrayentes de aquel libro, y uno de los que el autor trató con más amor y más cuidado. Lo demostraría el hecho mismo de que entre los varios estudios zoológicos análogos que contiene la obra (como las monografías del puma, del zorrino, del chajá, etc.), éste es el único al cual le ha dado aquel título, que podría decirse honorífico.

Diré de paso que la designación de "biografía" no es sólo una ocurrencia feliz, aunque pueda parecer a algunos un poco irrespetuosa, sino muy acertada y útil, a pesar de que su empleo no se ha generalizado. Reemplaza con ventaja para este caso, por su mayor precisión, a la palabra "biología" de la que tanto se usa y abusa, y que cubre un campo mucho más vasto. Por otra parte, es lógico que la Historia Natural tenga también sus "biografías".

De este capítulo publiqué hace años una traducción en nuestra revista científica "Physis". Por lo que sé, es la primera versión de un estudio completo de nuestro naturista al idioma de su país natal (1).

A dicha traducción pertenecen los párrafos que siguen, en los que me propongo destacar las características de Hudson como descriptor o narrador de las costumbres de los animales. Su mérito principal son la agudeza, la originalidad y la exactitud de la observación. Luego, su particular aptitud para expresarla en términos sencillos y precisos, animados a veces de cierta gracia particular, de cierta ingenuidad que constituyen su encanto. Esto puede verse también como en éstas, en algunas otras de sus páginas, como las que consagró a la calandria. Es — interesante observar, por otra parte, que muchas de estas cualidades de Hudson son las mismas que vemos difundidas en autores británicos o angloamericanos que escriben sobre los animales o sobre cosas de la naturaleza en general. Hay en esto un marcado contraste con la gran mayoría de los escritores de habla española, y en general latinos, para quienes los animales son más bien un pretexto de mostrar sus mayores o menores aptitudes literarias o para exhibir su ingenio, que consiste en atribuir a aquéllos impresiones que son puramente personales. La observación concreta, fiel, humilde de los hechos pasa para ellos a un plano secundario, cuando existe. Todo lo contrario en autores como Hudson, según espero podrá verse en el ejemplo aquí elegido.

LA VIZCACHA

Después de mencionar la forma en que las vizcachas agrupan sus cuevas, el número y distribución de las mismas, agrega Hudson:

"La vizcacha escoge un sitio abierto y llano, el más limpio que puede encontrar. La primera cosa que llama la atención del observador, cuando mira de cerca una vizcachera, es el enorme tamaño de la entrada de las cuevas, o por lo menos de algunas de las del centro; porque generalmente en la parte externa hay otras más chicas. La abertura en forma de hoyo de algunas de ellas es a menudo de un metro o metro y medio en la boca, y a veces bastante profunda como para que un hombre alto pueda meterse hasta la cintura... No puede decirse qué es lo que induce a una vizcacha a formar una nueva comunidad, pues se reproducen muy lentamente y, además, son aficionadísimas a la sociedad de sus semejantes; y es invariablemente un solo individuo el que abandona su aldea natal para formar una nueva e independiente. Si